Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 32

Artikel: Regionalplanung beider Basel
Autor: Rietmann, W.A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-55922

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Regionalplanung beider Basel

DK 711.3(494.23)

Bekanntlich ist diese Region aus den geographischen, politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnissen heraus ein ganz besonderer Fall. Arch. P. Trüdinger hat ihn hier in Bd. 125, S. 149 * (1945) behandelt, und er stellt ihn zusammen mit W. Arnold (Liestal) erneut dar in einer Broschüre, die von der Baudirektion des Kantons Basellandschaft herausgegeben wurde [1]). Es seien ihr hier einige besonders interessante Punkte entnommen.

Die Wiedereröffnung der Grenze wird die Erweiterung der Regionalplanung ins Elsass und ins Badische bringen. Im vorliegenden Plan wird aber nur in den Fragen des Flugplatzes über die Landesgrenze gegriffen. Die bisherigen Ortspläne ergaben vielfach Fehllösungen. Es gilt nun zu retten, was noch zu retten ist, und vorzusorgen, dass die bisherige unzweckmässige Entwicklung nicht mehr weiter greift.

Bestimmend für die Entwicklung der Region ist die verkehrsgeographische Lage Basels an einem wichtigen europäischen Kreuzweg und die Beengung im Norden und Nordwesten durch die Landesgrenze. Da die Rheinschiffahrt stetig wächst, bedarf der Umschlagplatz immer grösserer Flächen. Die dadurch bedingte Gewichtsverlagerung nach Osten und Südosten muss bei der Planung in Rechnung gestellt werden. Leider ist die Planung durch die bisherige wilde Bebauung vielfach präjudiziert. Die Nähe der Landesgrenze im Nordwesten wirkt sich insofern günstig aus, als von Westen her die freie Natur bis weit gegen das Stadtinnere vordringt. Die transportgebundenen Industrien sollen naturgemäss den Verkehrslinien entlang angesiedelt werden, namentlich in der Rheinebene. Dabei sind die störenden Industrien möglichst zusammenzufassen, und zwar in den Gebieten Basel-Stadt-Nord, Pratteln-Schweizerhalle, Münchenstein. Es wird angestrebt, die einzelnen Gemeinden wirtschaftlich autonom und mit eigenen kulturellen Zentren auszubauen, wobei die industrialisierte Ortschaft und die Landhaussiedlung voneinander getrennt bleiben sollen. Zum ersten Typ gehören Pratteln, Muttenz, Birsfelden, Münchenstein, Reinach und Allschwil, zum letzten Arlesheim, Riehen, Binningen und Bottmingen.

Der Regionalplan weist innerhalb einer Isochronenlinie für den halbstündigen Weg (Tram und zu Fuss) ab Barfüsserplatz Siedlungsreserven für 71 400 Einwohner auf. Davon liegen 46 900 ausserhalb und 24 500 innerhalb der Ein-

[1]) **Regionalplanung Basel-Stadt und Basel-Land.** Von P. Trüdinger und W. Arnold. Herausgegeben von der Baudirektion des Kantons Baselland. 74 Seiten mit 26 Abb.

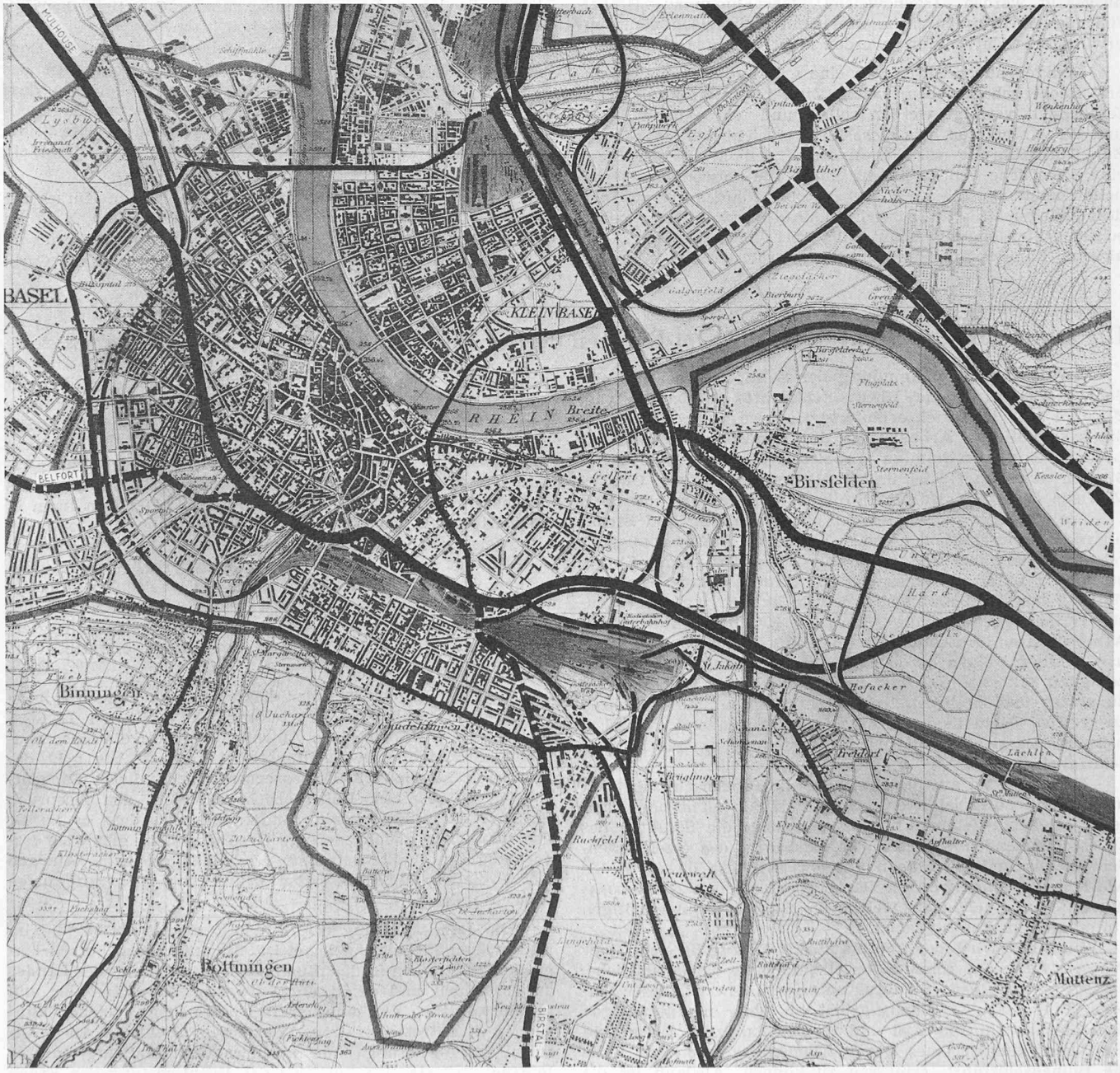

Bild 1a. Verkehrsplan von Basel und Umgebung. — Masstab 1 : 40 000

wohnergemeinde Basel. Die entsprechenden kantonalen Werte sind: Basel-Stadt 32 500, Basel-Land 38 900. Nach dem bisherigen Zuwachs von 1910 bis 1941 schätzt man, dass diese Siedlungsreserven für 45 Jahre ausreichen.

Verkehrsplan

Die Strassen sind ihrer Bedeutung nach wie folgt klassifiziert:

A. Ein Strassenzug von internationaler Bedeutung, die rechtsrheinische Tangente, die nördlich Hüningen mit einer neuen Rheinbrücke an das Elsässer Strassennetz und an den Grossflughafen und westlich Augst mit einer Brücke an das schweizerische Hauptstrassennetz angeschlossen ist, mit Einmündung der projektierten, von Freiburg i. Br. herkommenden Strasse und der Strasse aus dem Wiesental. Sie ermöglicht eine rasche, gefahrlose Durchfahrung der Basler Region von der Schweiz nach dem Elsass mit minimaler Berührung von Wohngebieten.

B. Die Strassen von allgemein schweizerischer Bedeutung, als Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes, Strassen also, die vorwiegend vom Bund subventioniert werden sollten. In dieser Kategorie sind die Linien vorgesehen: Elsässer Grenze - Ringlinie - Centralbahnhof - Sissacherstrasse - Birsviadukt - Rheinfelderstrasse; Otterbach-Freiburgerstrasse - Schwarzwaldallee - Hallwilerbrücke - Birsfelden - Rheinfelderstrasse (Hard); Gabelungsstelle in der Hard - Schweizerhalle; Gabelungsstelle südlich Augst - Hülftenschanz - Liestal. Fortsetzung nach Mülhausen und Freiburg wird angestrebt.

C. Strassen der Grossregion Nordwestschweiz und Oberrhein. Hier sind vorgesehen: Birstallinie (nach dem Projekt Rapp des Schweiz. Autostrassenvereins), vom Tracé der alten Reinacherstraße aus unter Umfahrung von Aesch, dem linken Birsufer entlang und bei Angenstein Einmündung in die bestehende Strasse. Die Wiesentallinie zweigt bei Habermatten ab, geht längs des Schutzgebietes des Wasserwerkes und verlässt am Ostufer der Wiese die Landesgrenze. Die Zürcher Linie zweigt kreuzungsfrei südwestlich Augst ab, quert die Ergolz und steigt zum Asperplateau. Ihre Fortsetzung ist Sache der Verhandlung mit dem Kanton Aargau und der Regionalplanung Nordwestschweiz. Die rechtsrheinische Rheinfelder Linie verläuft von Basel durch die Wettsteinallee - Bäumlihofstrasse zur internationalen Tangente, verlässt diese am Niveauübergang am Horn und benützt über Grenzach - Wyhlen das bisherige Tracé. Die Belforter Linie verlässt von Allschwil aus westlich in der Richtung Altkirch - Belfort. In den A-, B- und C-Strassen werden keine Tram- und Vorortsbahnlinien projektiert und sollen nach Möglichkeit Tramlinien durch Trolleybus ersetzt werden. Es folgen sodann noch unter D-Strassen der engeren Basler Region in etwa 10 km Radius und unter E Vorort- und Anschlusstrassen der Ortschaften an das Hauptstrassennetz.

Nutzungsplan

Bei der Ausscheidung von Industrie- und Wohnzonen ist für die ersten möglichst ebenes Gelände und Erweiterungsmöglichkeit und Trennung von Wohnzonen durch Grünstreifen bestimmend, bei den letzten möglichste Besserung früherer Baufehler und Auflockerung in selbständige Siedelungszentren. Bei der Ausscheidung der Landwirtschaftszonen sollen grössere landwirtschaftlich genutzte Komplexe erhalten, die Grundwasser-Einzugsgebiete freigehalten und Flächen für Sport- und Erholungszwecke vorbehalten werden, ferner sollen bei der Landschaftsgestaltung ausser ästhetischen auch biologische Gesichtspunkte massgebend sein (z. B. Ertragsteigerung durch Windschutzgehölze). So wird z. B. das Muttenzer Feld durch Baumreihen, Aleen und Baumgruppen gegliedert und dem Westrand nach zum Windschutz aufgeforstet werden.

Die Durchführung des Regionalplans

Wenn auch die Ortsplanung in bezug auf die gesetzlichen Grundlagen in Baselland ohne grosse Schwierigkeiten durchgeführt werden kann, so wird die Koordinierung zum Regionalplan nicht so einfach. Es werden deshalb eingehend die gesetzlichen Möglichkeiten und Klippen erörtert. Es handelt sich darum, dem Regionalplan Rechtswirkung zu verschaffen in dem Sinne, dass er von den Gemeinden als Ortsplan anerkannt wird. Bei Strassenprojekten sind rechtliche Grundlagen vorhanden; schwieriger ist aber die Durchfüh-

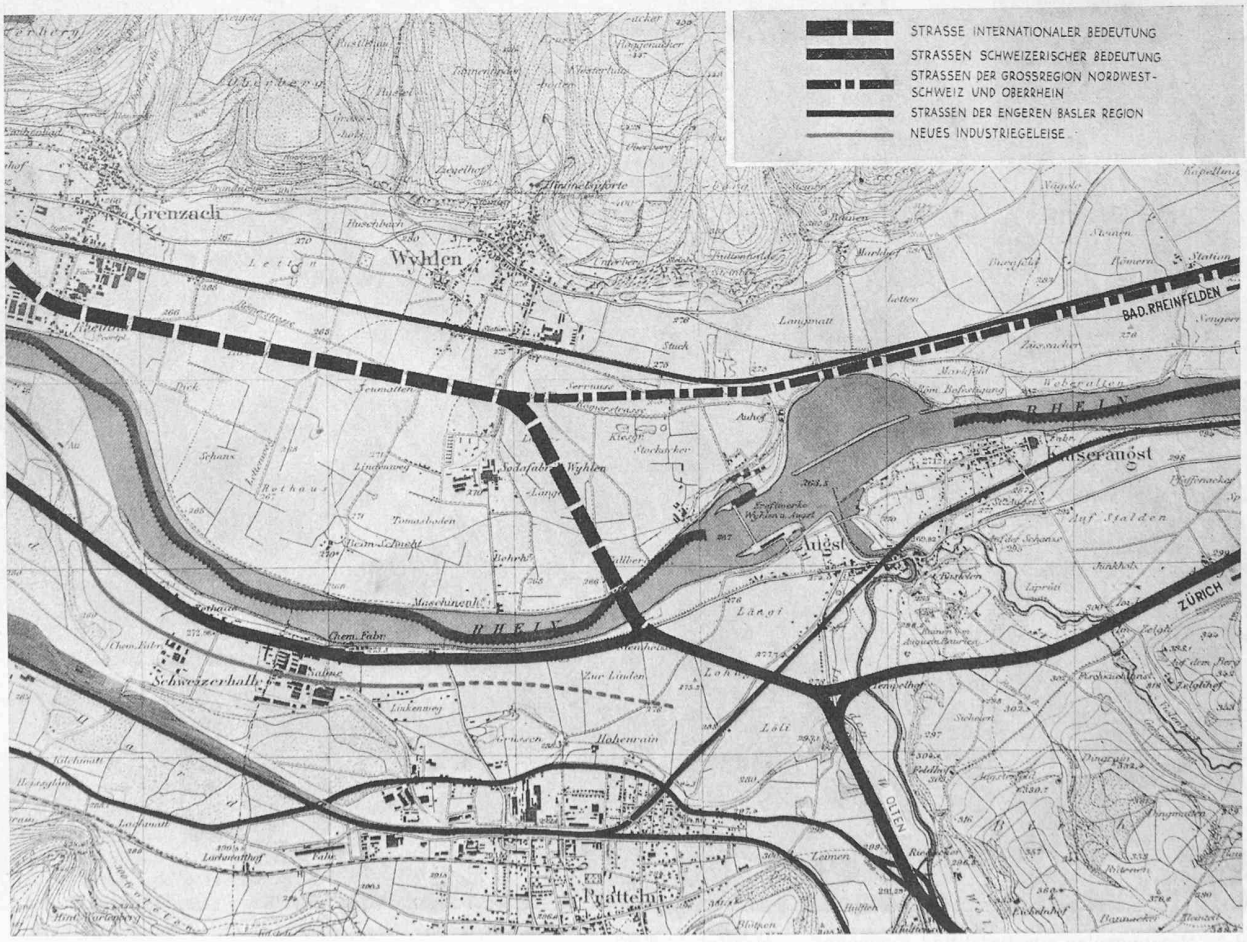

Bild 1b. Verkehrsplan Basel und Umgebung. Masstab 1 : 40 000

Bild 2. Nutzungsplan von Basel und Umgebung. — Masstab 1 : 40 000

rung der Zonenausscheidung. Insbesondere ist das bestehende Expropriationsrecht hiefür ungenügend und muss ergänzt werden. Der Ergänzung bedarf auch die basellandschaftliche Heimatschutzverordnung. Wohl das schwierigste Kapitel ist die Katasterschatzung und die Frage der Entschädigung bei der Zoneneinteilung. Ein landwirtschaftlich genutztes Gebiet kann Baulandcharakter aufweisen. Wird es in die landwirtschaftliche Zone eingereiht, so kann eine Wertverminderung geltend gemacht werden. Auch die Industriezone bringt dem Besitzer Baubeschränkungen, wenn auch nicht in dem Masse wie die Landwirtschaftszone. Namentlich in stadtnahen Gemeinden mit verzettelter Bebauung ist die Planung durch die Entschädigungspflicht mit gewichtigen finanziellen Folgen verbunden. Durch eine zu grosse Festlegung von Bauzonen bei der Katasterneuschatzung von 1929 erhielten ausgedehnte Gebiete Baulandcharakter. 1938 wurden die Zonen aufgehoben und einfach Landwirte und Nichtlandwirte unterschieden. Besitzer, die in die Landwirtschaftszone fallen, werden nun geltend machen, dass sie ihr Land jahrelang als Bauland zum Verkehrswert versteuert haben und nun geschädigt seien. Sie werden den neuen Zonenplan ablehnen, namentlich in stadtnahen Gemeinden mit sehr offener Bebauung. Daher sollte eine Neuregelung der Katasterschatzung erfolgen in dem Sinne, dass die Landwirtschaftszone zum Ertragswert, die Bauzone zu einem limitierten Verkehrswert und die zusätzliche Bauzone zu einem Mittelwert eingeschätzt wird, bzw. durch eine limitierte Verkehrswertschatzung aller Grundstücke innerhalb der Bauzone. Diese Lösung verdient nach Ansicht der Planverfasser den Vorzug vor der andern Variante der stärkeren Besteuerung des Liegenschaftsgewinnes. Als unerlässich notwendig wird empfohlen, dass die Gemeinde in allen Lagen Boden kaufen solle, um durch Tausch und Verkauf zu Bauland zu gelangen, wobei der Gemeinde stets das Vorkaufsrecht zugestanden werden soll. Die Planer treten bei Verlust von Kulturland für Realersatz ein. Zur Finanzierung der Massnahmen der Gemeinde soll eine kommunale Bodenkasse oder eine kantonale Ausgleichskasse errichtet werden, der die Erträge aus der bestehenden Liegenschaftsgewinnsteuer zuzufliessen hätten.

W. A. Rietmann

Wiederaufbauarbeiten im Hafen von Neapel

Von Ing. HANS STRAUB, Rom DK 627.2.00467

Im Rahmen des Wiederaufbauprogramms für den Hafen von Neapel ist auch die Instandsetzung der Bauplatzeinrichtungen und die Wiederaufnahme der Bauarbeiten für das grosse Trockendock [1]) vorgesehen, das mit seinen rund 340 m maximaler Nutzlänge und einer Sohlenbreite von 37,5 m auf Kote — 13,0 eine der grössten Anlagen der Art nicht nur im Mittelmeer, sondern überhaupt bilden wird (zum Vergleich: Southampton L = 365 m, B = 41 m; Toulon L = 422 m, B = 36 m). Bis zu der durch die Kriegsereignisse erzwungenen

[1]) Ueber die Vorstudien für die Projektierung vgl. «Neue Trockendocks in den Häfen von Genua und Neapel», Vorbericht zum 2. Kongress für Brückenbau und Hochbau, Berlin 1936, S. 1191.

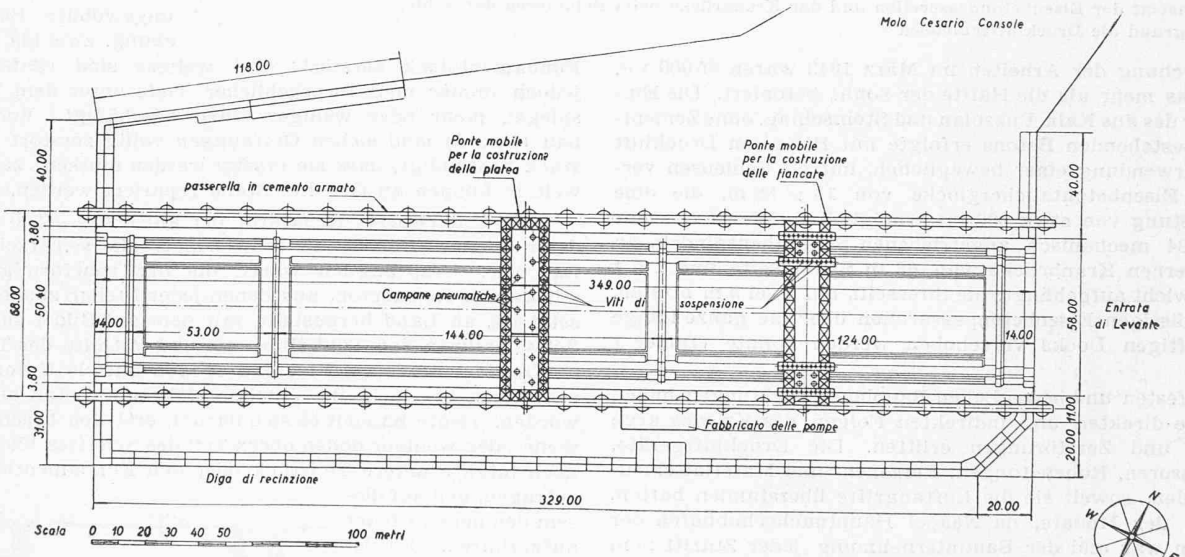

Bild 1. Grundriss des grossen Trockendocks im Hafen von Neapel mit Bauplatzeinrichtung. 1 : 2750

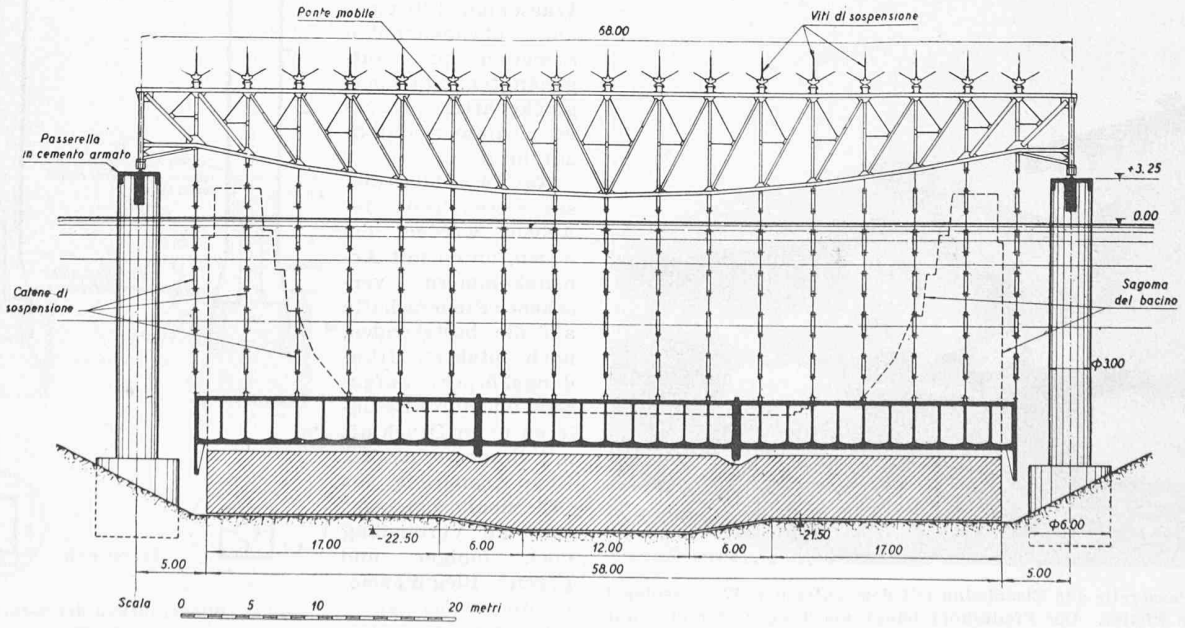

Bild 2. Fahrbare Kranbrücke mit 2 × 17 Spindeln zum Aufhängen der Taucherglocke. — Masstab 1 : 540